



Trouvé sur Internet, ce fichier ne fut que transformé en pdf, avec quelques légères rotations d'images.

Un très GRAND MERCI, a celui, ou celle, qui a scanné ces pages qui sont difficilement accessibles, et plus éditées maintenant.

Cependant il fut vérifié que le contenu de ce fichier, à la date de création, ne pouvait plus être obtenu par les réseaux de presse habituels, ou sur les sites Web respectifs de distribution et retirés de la vente.

**Dans le monde du tout payant, et du vide-grenier pour faire du fric en surenchère, si vous avez des documents et que vous voulez faire participer votre passion avec d'autres, sans vous remplir les poches, alors :
Faites vivre vos souvenirs et votre savoir avec le NET.**

Le P2P n'est pas utilisé pour la copie illicite, mais sert surtout à partager des connaissances et à rendre service.

"Car nous avons tant à partager, si nous le voulons bien"

Merci.

Loco. revue

N° 251

La revue des amateurs de chemins de fer



MAI 1965

3,60 F

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

N° 251 MAI 1965 - VOLUME XXIV

loco-revue

N° 251

VOLUME XXIV

MAI 1965

Editions : LOCO-REVUE

**Le Sablen
AURAY**

(MORBIHAN)

B. P. : 9

REVUE MENSUELLE
FONDÉE EN 1937

DIRECTEUR

Jean Edmond FOURNEREAU

Rédacteur en chef

Jean FOURNEREAU Fils

Téléphone 65

C.C.P. 2081-39 PARIS
R. C. Lorient 63 A 465

Paraît le 1^{er}
de chaque mois

NOTA. - La reproduction de
tout ou partie des textes et
clichés ci-inclus, ne peut être
permise sans l'autorisation de
l'Editeur

Les articles publiés n'enga-
gent que la responsabilité
de leurs auteurs. Les ma-
nuscripts non insérés ne sont
pas rendus

Pour tous changements
d'adresse prière de joindre
avec la dernière bande 0,50 NF
en timbres. L'échéance d'a-
bonnement est indiquée à
droite et en haut du cliché
d'adresse.

LA PREMIÈRE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

SOMMAIRE

Le chemin de fer métrique du Blanc à Argent	196
Exploitation à ciel ouvert en écartement " O "	200
Révolution dans l'exploitation du réseau modèle avec la télé- commande électronique HF	203
Les petits moteurs électriques utilisés en modélisme ferroviaire ..	207
Le plan du mois	210
Si vous allez à Lausanne	213
Réflexions sur l'adhérence des locomotives miniatures (suite et fin)	215
Amateurs O-istes	216
Coup d'œil chez les modélistes	218

DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO

(Sommaire provisoire)

Les réseaux ferroviaires de l'industrie sidérurgique...
Un voyage miniature avec Eggerbahn.
En technique de prothèse dentaire, une application précieuse pour le
modéliste.
L'électricité au service du modélisme :
Voie banalisée - Automatismes dans les gares.
Signaux mécaniques à bon compte.

Notre Couverture — Our Front Cover — Unser Tite bild

La 020-020 N° 104, locomotive à voie métrique du P.O. Corrèze se désaltère.
Cliché C. Nicollier (concours photographique Loco-Revue 1964).
Lok Typ 020-020 Nr. 104 des P.O. Corrèze (Meterspur) löscht ihren Durst.
The 040-040 N° 104 metric gauge locomotive of the P.O. Corrèze taking water.

LOCO-REVUE est en vente dans toutes les **bonnes Maisons spécialisées** ainsi
que dans les **Bibliothèques des Gares S. N. C. F.** de la Région Parisienne et des
grandes Villes de Province (plus de 300 points de Vente dont 71 à PARIS).

LOCO-REVUE est lue dans SOIXANTE CINQ nations du monde entier.

TARIF :	FRANCE	ETRANGER ×
Le Numéro Single Copy	3,60 F.	4,00 F. ou 3,00 DM. ou 5 SH. ou DOLLAR 0,80
Abonnement Annuel Annual Subscription	35 F. (1)	(2) 40,00 F. ou 30 DM. ou 50 SH. ou DOLLAR 8,00

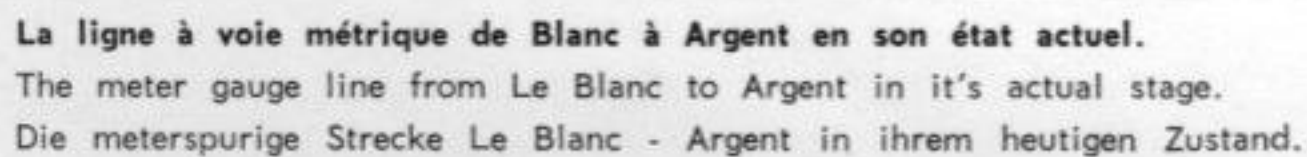
× POUR LA BELGIQUE - C. C. P. 6000-32 - BRUXELLES

(1) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 37.00

(2) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 42.00

Mai 1965

195



LE CHEMIN DE FER du BLANC à ARGENT

THE LE BLANC TO ARGENT RAILWAY.

DIE EISENBAHN VON LE BLANC NACH ARGENT.

Par J.M. Vaugouin

La ligne à voie métrique du Blanc à Argent relie avec ses quelque 200 km de long les départements de l'Indre, du Loir-et-Cher et du Cher. A son origine, cette ligne dont le tracé dépendait autant de considérations économiques que stratégiques, fut l'objet de discussions acharnées. 33 années de palabres s'écoulèrent ainsi entre le dépôt du projet initial et l'ouverture du premier tronçon. Le B.A. devint alors rapidement très populaire et demeure encore actif de nos jours quoique amputé après Buzançais d'une partie de son tracé. Malgré son appartenance à la SNCF, le BA est exploité par une compagnie privée.

LE TRACÉ

La ligne part d'Argent-sur-Sauldre, commune située sur les lignes à voie normale de Bourges à Etampes et d'Argent-sur-Sauldre à Gien, et la ligne à voie métrique d'Argent-sur-Sauldre à La Guerche-sur-l'Aubois de la Société générale des chemins de fer économiques — réseau du Cher.

La ligne passe à Clémont et, longeant la Sauldre, traverse Brinon-sur-Sauldre et Pierrefitte-sur-Sauldre, puis elle s'éloigne de la rivière pour desservir Souesmes et Les Loges. A Salbris la ligne rattrape la section venant de Romorantin et longeant parallèlement les voies Paris-Toulouse, les deux sections de lignes finissent en cul-de-sac devant la gare S.N.C.F.

Quittant Salbris en direction de Romorantin, la ligne passe au-dessus des voies S.N.C.F. et rentre dans la forêt de Salbris. Elle traverse deux fois le Naon, dessert la gare de La Ferté-Imbault, franchit la Sauldre sur un pont

de 36 m, dessert Selles-Saint-Denis, Loreux, Villeherviers, Faubourg d'Orléans et franchit la Sauldre pour arriver en gare de Romorantin.

Quittant Romorantin par le sud, la ligne passe aux Quatre-Roues, à Pruniers, puis quitte la Sologne pour la vallée du Cher. La ligne dessert alors Gièvres où elle passe sous les voies S.N.C.F. Tours-Gannat. Après Varennes-sur-Fougou, la ligne entre en Berry, passe à Valençat, La Gauterie, Lucay-le-Mâle, Terre-Neuve, Ecueillé, Heugnes, Pellevoisin, Juscop, Argy et Buzançais, puis entre dans la Brenne, reliant Chaverton, Vendœuvres, Sainte-Thérèse, Subray, Mézières-en-Brenne, Saint-Michel-en-Brenne, Lingé, Douadic, Azé et enfin Le Blanc, gare de jonction avec les lignes S.N.C.F. : Le Blanc, Port-de-Piles, Poitiers, Argenton-sur-Creuse et Le Blanc-Montmorillon.

La longueur totale de la ligne est de 190 km, à l'heure actuelle 133 km sont en service.

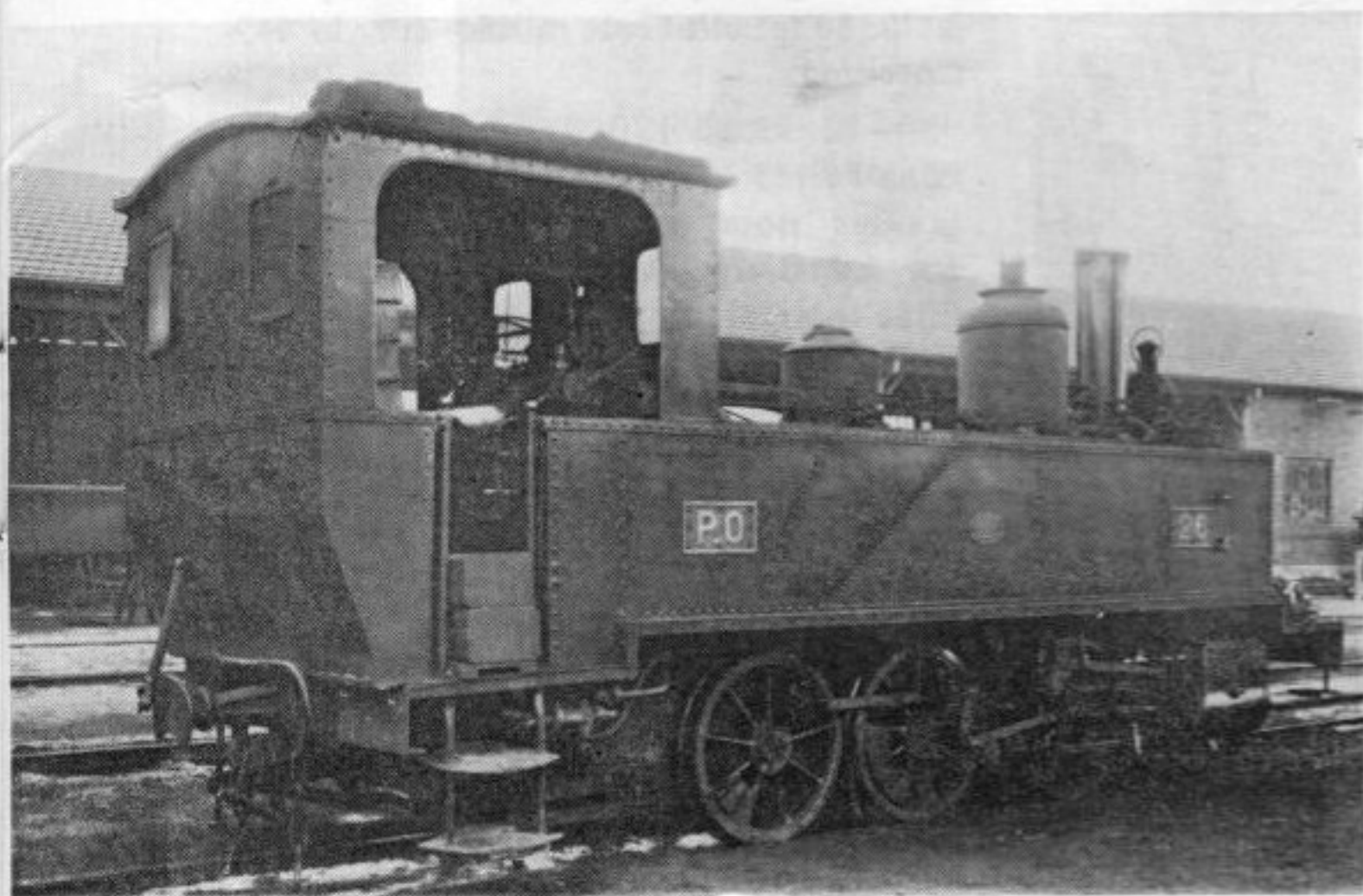
HISTORIQUE

- 1868 : Etude d'un projet de ligne Gièvres - Le Blanc.
- 1872 : Une subvention est votée pour l'exploitation et la construction de cette ligne par l'ancienne compagnie Bressuire-Poitiers.
- 1879 : La ligne Gièvres - Le Blanc est classée au même titre que le réseau d'intérêt général. Avant-projet du prolongement sur Argent, via Romorantin et Salbris.
- 1880-1885 : L'état-major envisage de créer une ligne de dédoublement de la ligne Bordeaux-Orléans, les avant-projets prévoient une ligne à double voie (courbes minimum de 300 m, rampes de 10 ‰), mais le dernier projet ne concerne plus qu'une ligne à voie unique.
- 1881 : Le département de l'Indre vote une subvention de 10 000 F par kilomètre pour l'achat de terrains intéressant la construction de la ligne.
- 1882 : 22 mai, déclaration d'utilité publique de la ligne Le Blanc-Argent.
- 1883 : 20 novembre, concession de la ligne "prévue en voie normale" à la Compagnie d'Orléans.

(Suite page suivante).

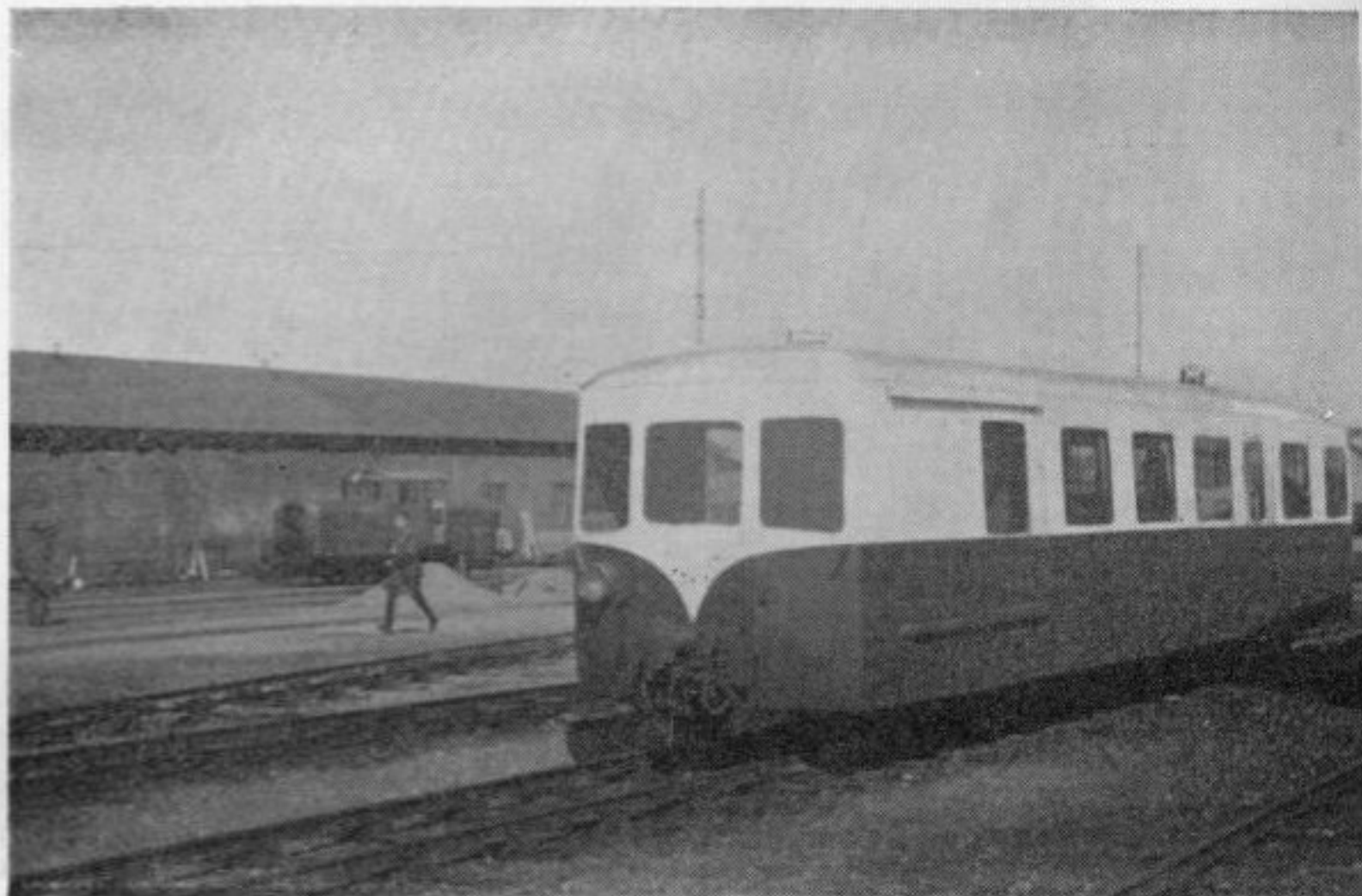
Locomotive 030 T-21 à 36 type "Anjou" (1902)
A 0-6-0 tank engine of the Anjou type.

(Document Loco-Revue).



En gare de Romorantin (1963), remorque Verney à bogies XR 701. Au fond, le tracteur N° 14.
At Romorantin (1963), a Verney trailer with bogies. At the rear tractor N° 14.

(Cliché Vaugouin)



HISTORIQUE (suite)

- 1890 :** Le Conseil général de l'Indre, pensant obtenir l'accélération de la construction, demande que la ligne soit construite à voie métrique.
- 1893 :** 20 mars, concession de la ligne "en voie étroite" à la Compagnie d'Orléans.
- 1896 :** Le 12 juin, la Compagnie d'Orléans, après soumission à la Société Faugère et Chatelin, conclut un traité approuvé par le décret du 13 avril 1897, rétrocédant la construction à ladite société et l'exploitation future pour trente ans.
- 1901 :** Le 6 novembre, ouverture de la section Romorantin - Ecueillé.
- 1901 :** Le 27 novembre, ouverture de la section Ecueillé - Le Blanc.
- 1901 :** Le 31 décembre, ouverture de la section Romorantin : Salbris.
- 1902 :** Le 15 mai, ouverture de la section Salbris - Argent.
- 1906 :** Le 24 juin, la Société du Chemin de fer Le Blanc à Argent se substitue à la Société Faugère et Chatelin pour l'exploitation de la ligne au compte de la Compagnie d'Orléans.

INFRASTRUCTURE

Le rayon minimum des courbes est de 150 m. On remarque également quelques courbes de 200 et 250 m. En général le rayon adopté est de 300 m et les rampes maximum atteignent 15 ‰.

Ouvrages d'art :

La ligne ne comprend pas de tunnel, mais une gamme de ponts de moyenne importance :

- deux ponts sur l'Indre ;
- trois ponts sur le Cher : deux de 160 m, un de 120 m ;
- un pont sur le canal du Berry : 20 m ;
- deux ponts sur la Sauldre : 56 mètres et 36 m.

La voie est composée de rails double champignon dissymétrique de 25 kg/m posés sur des traverses en chêne.

Les signaux n'existent qu'aux abords des croisements avec la voie

normale S.N.C.F.

La vitesse limite est de 80 km/h.

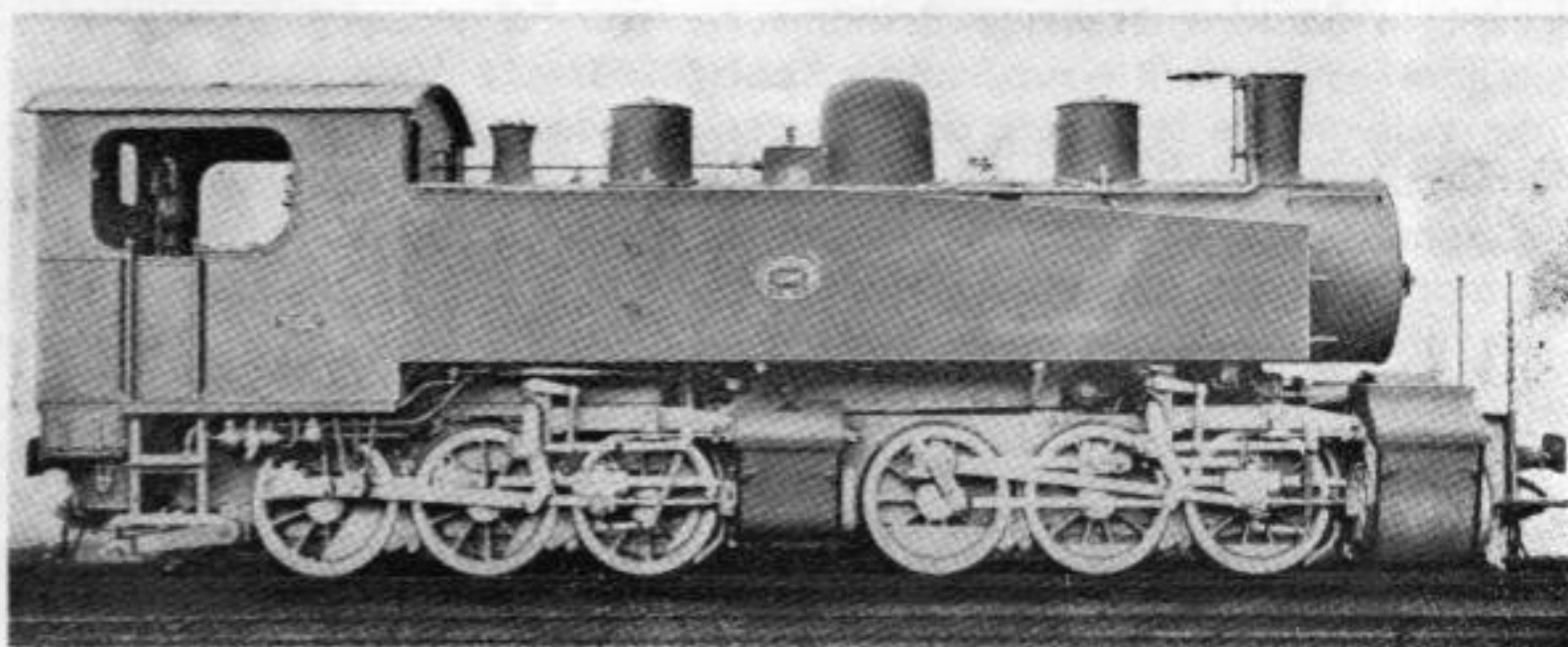
Les dépôts et ateliers d'entretien sont situés à Romorantin.

MATÉRIEL ROULANT

AUTREFOIS, lorsque la vapeur était reine, le parc traction se composait de :

— 16 locos vapeur 030 T, numérotées de 21 à 36, de 20 t, construites en 1901-02, répliques exactes des machines tender en service sur le réseau d'intérêt local de l'Anjou. En 1945, il ne restait plus que 11 machines munies d'échappement Kylchap avec réservoir d'escarbilles. Elles pouvaient remorquer 120 t en rampes de 15 ‰ à 15 km/h et pouvaient atteindre en palier 50 km/h.

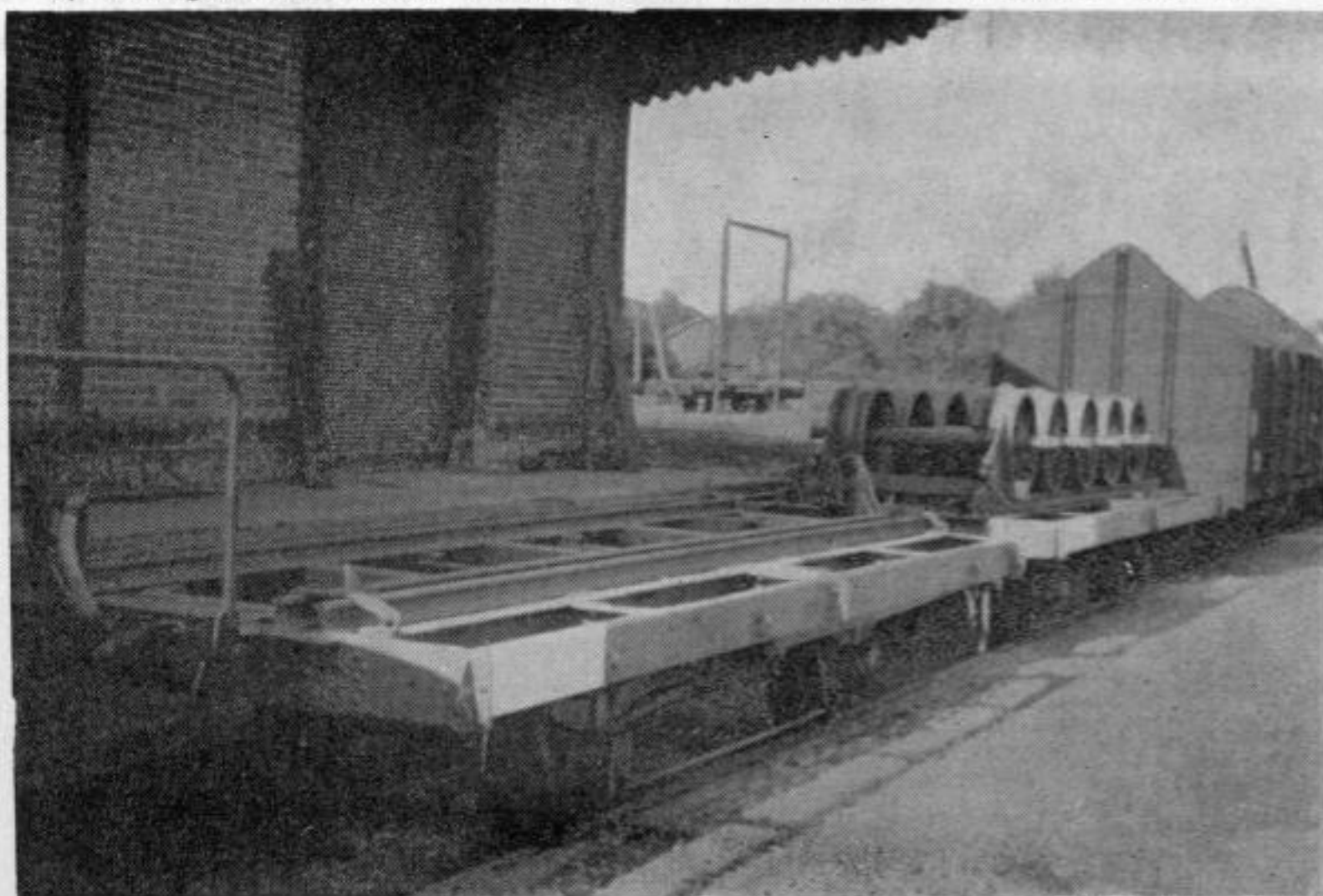
— 1 loco système Mallet 030 + 030 T de 42 t à vide, construite en 1913 par Corpet-Louvet pour les Chemins de Fer du Centre, réseau de la



Doc. Loco-Revue.

Locomotive 030 + 030 T Corpet Louvet de la Cie des C.F. du Centre "Loire".
Articulated loco 0-6-0 + 0-6-0 Corpet Louvet of the Center of France Rlys

En gare d'Ecueillé, wagons spéciaux pour tarer les bascules. Au fond : wagon poids.
At Ecueillé, special wagons for the taring of the weighing machines.
Spezialwagen zum Eichern und Austarieren der Waagen im Bahnhof Ecueillé.



(Cliché Vaugouin).

Loire (n° 103). En 1937, la compagnie Paris-Orléans acheta cette locomotive, qui reçut le n° 41 et roula sur Le Blanc-Argent jusqu'en juin 1947, date à laquelle elle fut mutée sur le PO-Corrèze.

— 2 locos 120 T de 20 t à vide, construites par la Société des Bâtignolles pour le PO-Corrèze, venues sur Le Blanc-Argent en juin 1947. Elles pouvaient remorquer 60 tonnes à 60 km/h, la loco 63 a atteint la vitesse de 60 km/h entre stations, elle a pu accélérer un train de 170 t jusqu'à 30 km/h sur rampe de 15 ‰.

— 2 locos 031 T achetées en 1938 aux C.F.I.L. d'Allier.

— 9 autorails de Dion-Bouton à deux essieux, à essence, achetés en 1937 aux Tramways de l'Ain. Puissance 70 ch, vitesse limite 70 km/h ; 25 places.

DE NOS JOURS, dans sa forme actuelle, le parc à matériel roulant comporte :

- 4 autorails à bogies de 140 ch, construits en 1950 par la Société Centrale de Chemins de Fer et d'Entreprises (Verney) au Mans.

Vitesse maximum 100 km/h, en service 80 km/h. N°s X 221 à 224. 53 places. 1,5 t de bagages.

- 4 autorails à bogies, type A 80 b, construits par Billard à Tours, en 1937-38 pour les C.F.D. des Charentes (n°s 31, 32, 311, 312). Ils furent mutés sur Le Blanc-Argent où ils furent numérotés X 241 à 244 le 9 février 1952.

Ces autorails ont un moteur Diesel Willème de 100 ch. 47 places, vitesse limite : 80 km/h.

- 2 tracteurs type C à bielles, n°s 11 et 12, construits par les Ateliers de Neuillé-Pont-Pierre des C.F.D. d'Indre-et-Loire, réseau Nord, à partir de châssis de locos vapeur 030 T, moteur Diesel.

- 2 tracteurs Diesel Willème, type C à bielles, n°s 13 et 14, construits par les Ateliers de Romorantin sur le châssis de locos 030 T.

- 2 remorques à voyageurs construites par Verney, n°s XR 701-702.

- 221 wagons divers répartis en plats, tombereaux, couverts et fourgons, certains wagons couverts sont aménagés pour le transport des céréales en vrac.

- 1 couple de wagons à tarer les bascules.

EXPLOITATION

Les sections Buzançais - Salbris sont exploitées en voyageurs et marchandises alors que la section Salbris - Clémont est ouverte seulement aux marchandises.

La section Clémont-Argent-sur-Sauldre est défermée, les rails s'arrêtent au PN de la RD 19.

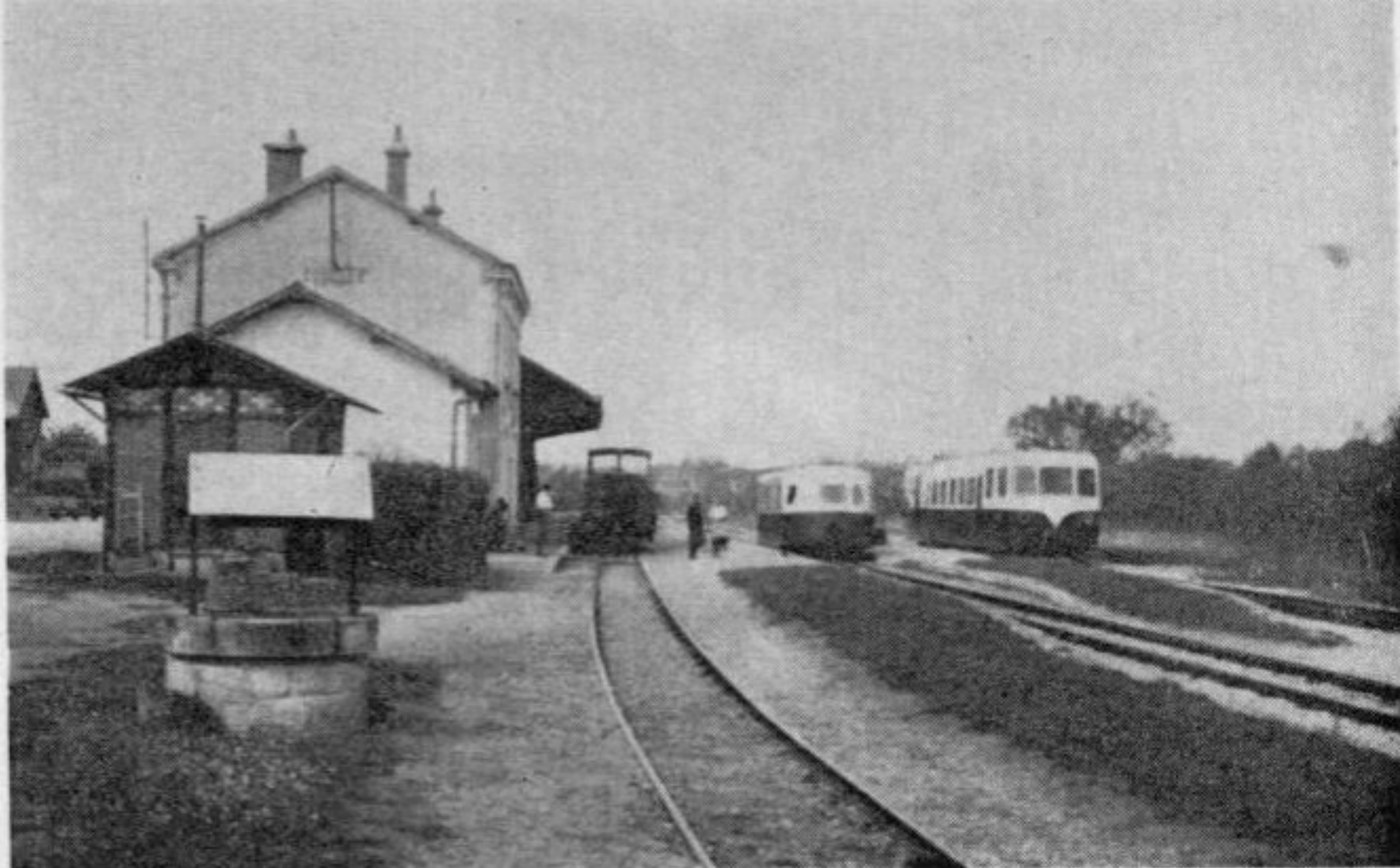
La section Buzançais - Le Blanc est défermée depuis 1954, les rails s'arrêtent à 100 m avant le PN de la RD 1.

Le mouvement des voyageurs est important, surtout sur les sections Valençay-Salbris.

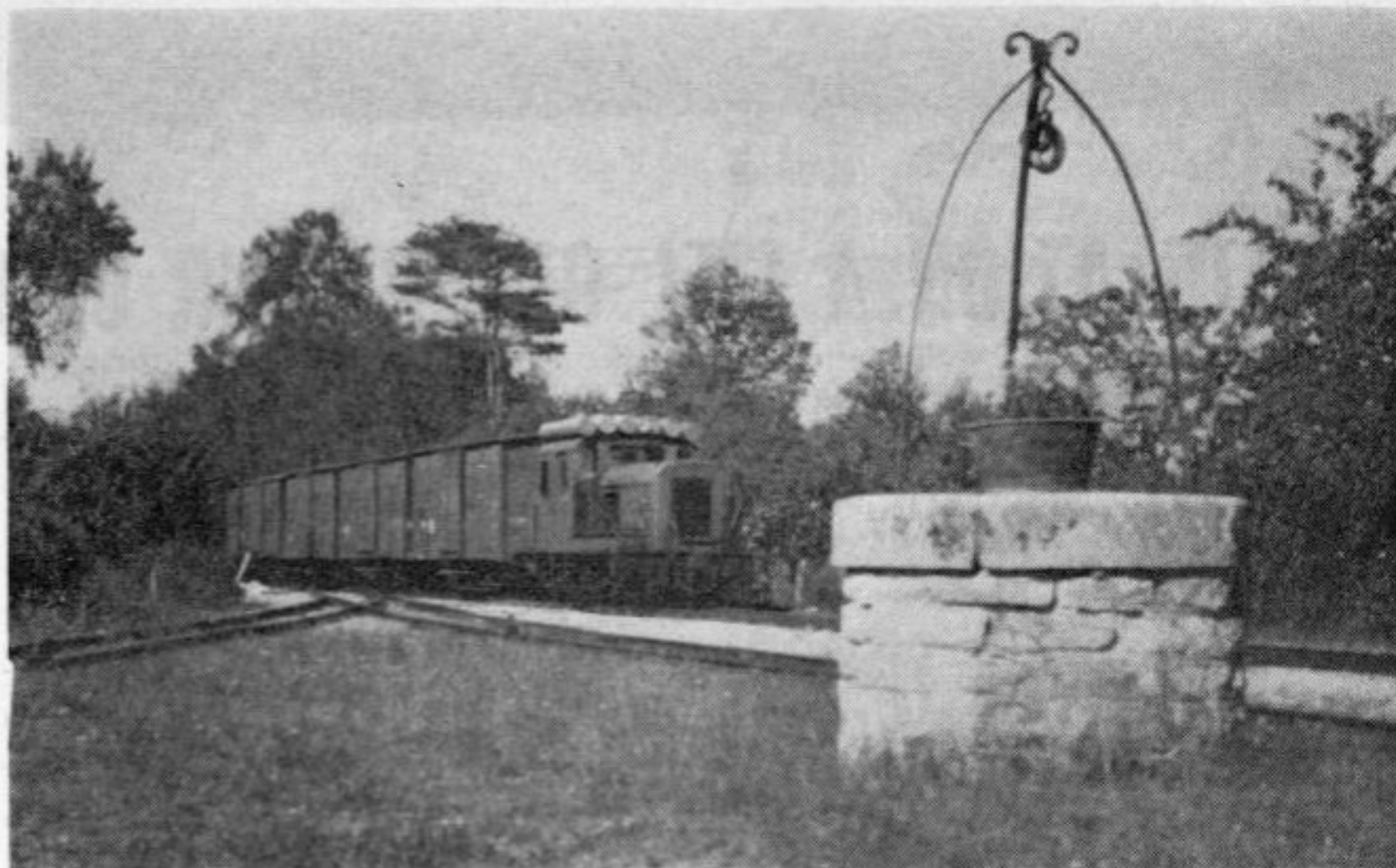
Les principales marchandises acheminées sur le B.A. sont :

- le bois : poteaux télégraphiques et bois de mines, à travers toute la Sologne ;

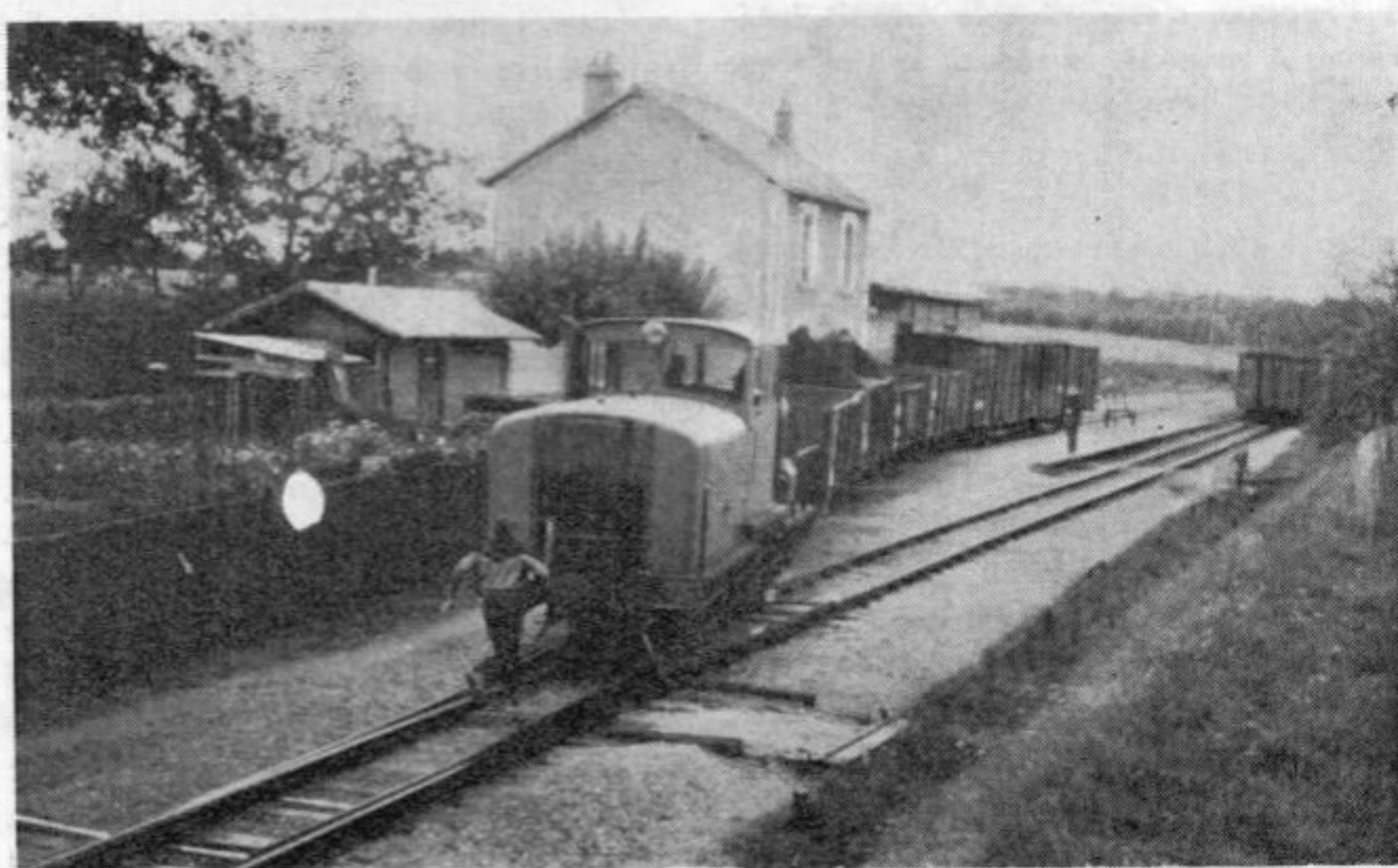
- les aliments pour les animaux dans la région de Clémont ;



La gare d'Ecueillé à 13 h. 22, heure d'affluence !
Autorail X 243 908/903 Buzançais-Ecueillé et autorail X 224 903/908 Salbris-Ecueillé.
The Ecueillé station at peak time. Railcar X 243 Buzançais-Ecueillé and Railcar X 224 Salbris-Ecueillé.

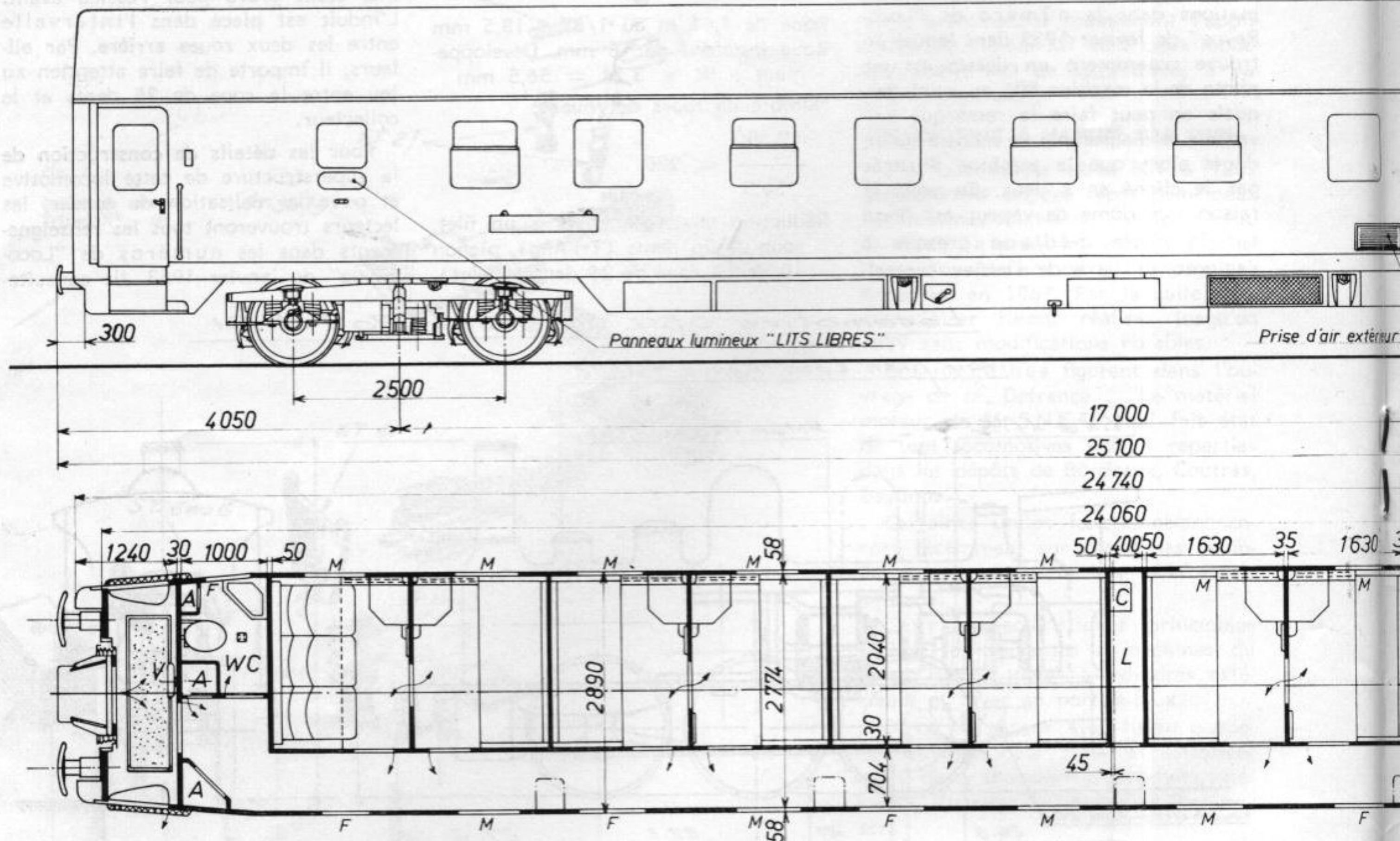


A Brinon sur Sauldre en Juillet 63, Train spécial venant de Clémont, en tête tracteur Diesel N° 12.
At Brinon, a spécial train on July 63 with Diesel tractor N° 12 ahead.



La gare d'Heugnes en septembre 63 : Manœuvres avec le tracteur Willème N° 13
At Heugnes in Sept. 63, manoeuvres with Willème tractor N° 13. (Clichés Vaugouin).

LE PLAN DU MOIS * - VOITURE LITS



Révolution dans l'Exploitation du Réseau Modèle, avec la commande électronique HF

(SUITE DE LA PAGE 206).

— soit de une à cinq commandes "mono" et les récepteurs correspondants, avec la possibilité de contrôler simultanément et de façon indépendante jusqu'à cinq unités du matériel équipé,

— soit encore d'utiliser parallèlement une commande multi plus une à quatre commandes mono et deux à cinq récepteurs.

Cette dernière version est intéressante, car en fonction d'un programme d'équipement progressif, dont la base est la commande multi avec un minimum de deux récepteurs, l'amateur peut dès le début sélectionner son matériel et contrôler simultanément par la suite autant de machines qu'il aura acquis de commandes mono et

récepteurs complémentaires à son équipement de base.

Pour une exploitation optimum il sera bon toutefois de faire appel aux amis, si l'on ne veut pas faire de catastrophes, car contrôler cinq mouvements de train simultanés sur un circuit de dimensions classiques devient une haute performance !

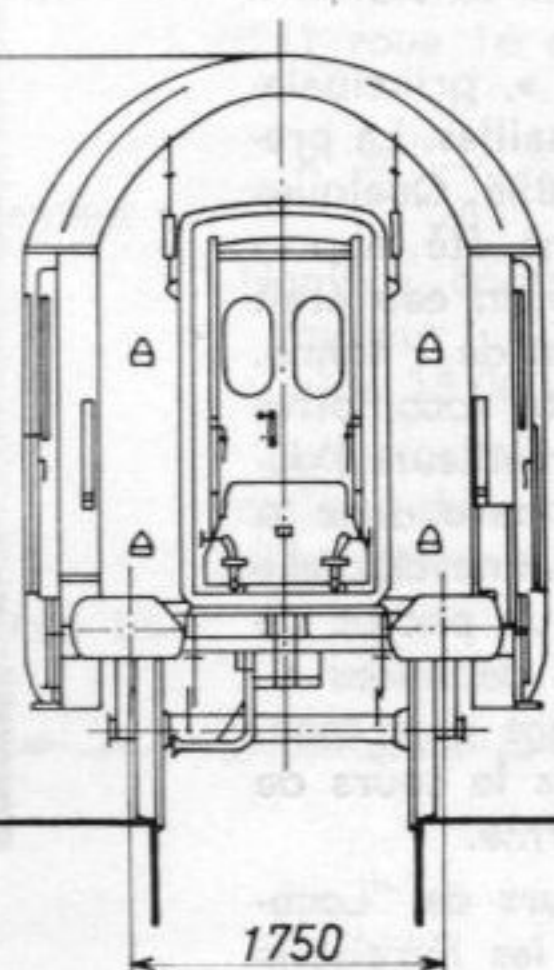
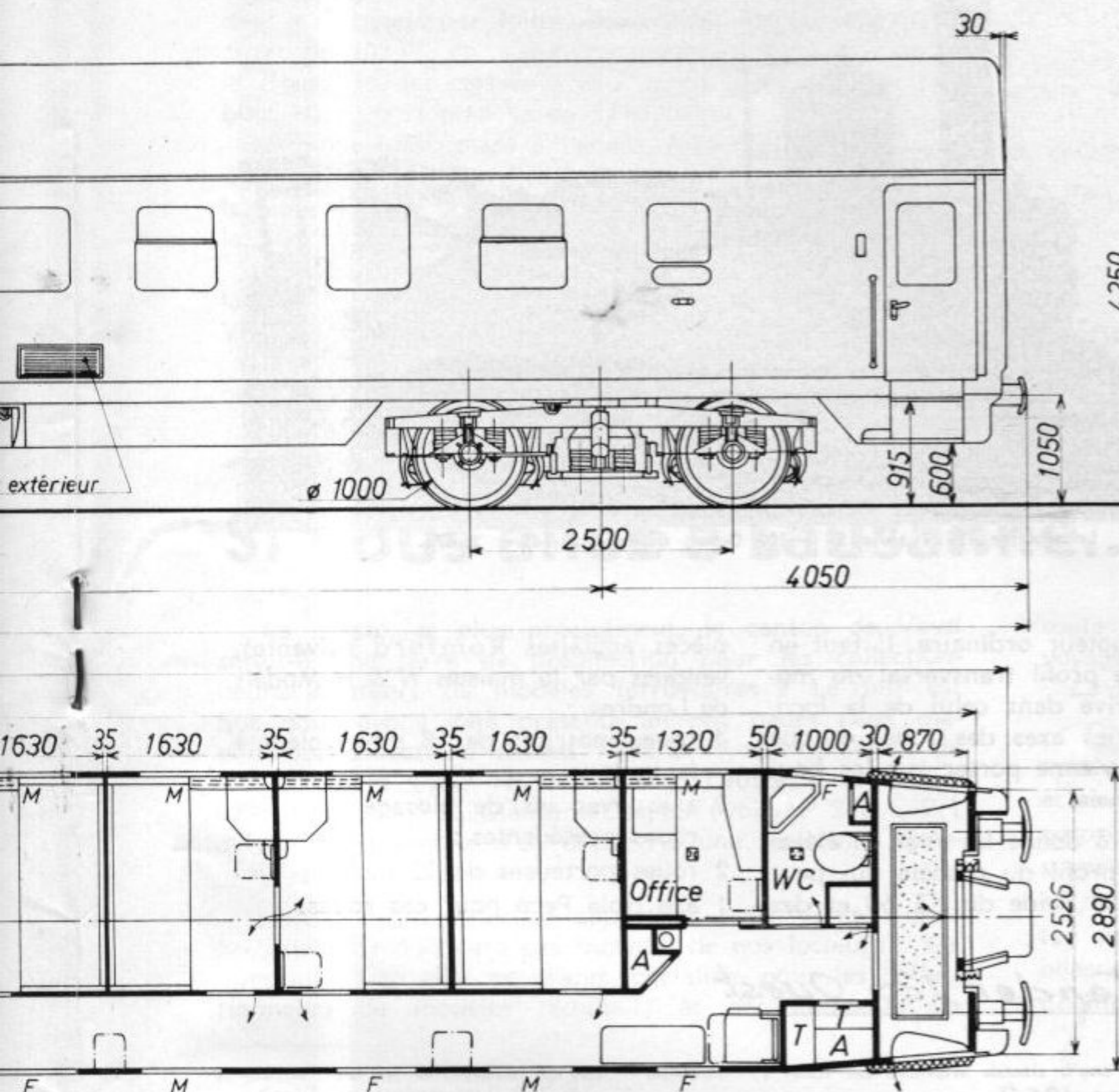
RACCORDEMENT

Si l'équipement est prévu avec une commande multi plus x commandes mono, il est indiqué d'acquérir aussitôt le coffret d'alimentation principal sur lequel sont prévues toutes les entrées et commutations nécessaires.

Par contre, si, pour un réseau minimum, une seule commande multi est

suffisante et intéressante malgré tout par les avantages qu'elle apporte (simplification à l'extrême du câblage des grils de voie, éclairage constant en marche comme à l'arrêt, sélection des machines permettant toute fantaisie de manœuvre), l'acquisition du coffret principal ne semble pas à notre avis nécessaire, d'autant plus si l'amateur dispose déjà parmi ses richesses d'un transfo 24 V. Nous souhaitons à ce sujet que la firme Rally livre avec ses boîtiers une prise intermédiaire spéciale qui en permettrait le branchement aisé sur tous transformateurs classiques. L'économie ainsi réalisée est substantielle et ne peut que favoriser le développement de cette commande.

S TYPE "U" (HANSA), CIWL SÉRIE 4581 A 4620



(Voir pour caractéristiques et photo, fiche documentaire Loco-Revue n° 59 1^{re} série 1965).

Plan à l'échelle du 1/87.

* La réalisation de nos fiches documentaires sur le matériel moteur et remorqué SNCF (voir page 191) nous amène à établir des dessins inédits, parfois très détaillés, qui en raison du choix d'un format pratique de nos fiches, doivent subir une réduction importante : 1/120 ou 1/160.

Or plusieurs de nos lecteurs qui utilisent ces dessins pour parfaire le détailage d'un modèle ou même pour en construire, nous ont fait part de leur désir de les voir publiés à une dimension plus facilement exploitable.

Nous avons donc décidé de publier régulièrement sous ce titre "le plan du mois", et à l'échelle exacte du 1/87, ceux de nos dessins parmi les plus intéressants, qui ne figurent pas encore dans notre catalogue de plan.

Dans tous les cas, donc, on remarquera qu'une seule source de courant est nécessaire, reliée directement à la voie. Or, étant donné le débit relativement important fourni par cette source, nous recommandons aux utilisateurs non pas de raccorder celle-ci directement, mais de fractionner le réseau en x sections réunies chacune par l'intermédiaire d'un disjoncteur de 1,5 A à un feeder général qui lui sera raccordé à la source. Par cette disposition, on assurera une meilleure distribution du courant dans la voie et limitera la répercussion d'un dérèglement, par exemple, sur l'ensemble du trafic. De plus, en cas de court-circuit localisé, l'intensité limitée par le disjoncteur intermédiaire sera moins préjudiciable au matériel. Le disjoncteur principal, situé au départ de l'alimentation, ne servira alors qu'en cas de surcharge générale, assurant la protection du transformateur.

Le branchement des récepteurs sur les locomotives ne pose guère de problèmes, les schémas de base livrés avec les ensembles sont d'ailleurs assez explicites. Nous reviendrons ultérieurement sur ce sujet en donnant quelques exemples de montage avec les différentes versions d'alimentation des feux.

La seule précaution que nous recommandons pour éviter toute surprise désagréable, est d'intercaler entre le récepteur et le moteur un petit fusible calibré sous tube verre, de sécurité. Ainsi, en cas de coup dur — une mise à la masse intempestive de l'induit par exemple, phénomène dont nous avons éprouvé les méfaits — le récepteur sera protégé.

Tout étant en bonne place, coffret et récepteurs convenablement raccordés, fiches de boîtiers branchées, entrées non utilisées shuntées par un

cavalier, l'ensemble est alors prêt à fonctionner lorsque l'interrupteur est abaissé et que le voyant est allumé.

On appréciera alors l'effet d'une rame illuminée à souhait, démarrée avec un ralenti spectaculaire, ou l'aisance avec laquelle on pourra contrôler distinctement la vitesse de plusieurs machines se poursuivant sur une voie unique ! Les plus beaux rêves sont alors autorisés et l'on prévoit déjà les manœuvres savantes qui stupéfieront les amis.

(Au cours d'un prochain article, dès que les commandes "RALLY" seront disponibles, nous en donnerons une description technique complète. Par la suite, nous illustrerons de nombreuses possibilités de ce système.)

★